

Datum : 24-12-2015

Onderwerp: Alternatief vervoersconcept voor een gastvrije binnenstad

Aanleiding

Naar aanleiding van de presentatie en behandeling door de raad van de concept-versie van de Binnenstadsvisie "Bestemming Binnenstad" leven er in brede kring zorgen rondom de toegankelijkheid en gastvrijheid van de binnenstad voor de anders mobiele medemens. Ook tijdens de inspraakperiode op de binnenstadsvisie is daar door diverse personen en instanties aandacht voor gevraagd.

Verkenning van mogelijkheden

Er is daarom een verkenning uitgevoerd naar mogelijke, beschikbare alternatieve vervoersconcepten voor een gastvrije binnenstad, als aanvulling op het reguliere (hoogwaardig) openbaar vervoer. Het resultaat van deze verkenning is beschreven in de rapportage die als bijlage bij deze notitie is gevoegd. Doel van het onderzoek was om naast de mogelijke concepten, ook zicht te krijgen op het realisme en toepasbaarheid in de Groningse binnenstad ervan en om globaal inzicht te krijgen in de kosten en baten van verschillende opties.

Realistische opties

De verkenning heeft opgeleverd dat er meerdere mogelijkheden zijn om een alternatief vervoersysteem te operationaliseren en dat een 3-tal opties daarvoor interessant genoeg is om nader uit te werken.

Een eventuele oplossing moet gelijktijdig met de grotere aanpassingen in busroutes ingevoerd kunnen worden. Mede daarom zijn de overgebleven mogelijkheden traditioneel van aard en gaan in technische zin uit van bewezen techniek. De 3 opties zijn:

1. De Binnenstadsbus

Een systeem van kleine busjes, aansluitend op het regulier bussysteem, dat reizigers brengt tot aan de zwaartepunten in de binnenstad (Kwinkenplein nabij Grote Markt, Pelsterdwarstraat nabij Vismarkt, A-Kerk), maar over routes waarin en met materieel waardoor het niet of zo min mogelijk conflicteert met de grote loop- en fietsstromen. Een veel toegepaste vorm in andere binnensteden.

2. De SunShuttle

Een modern, flexibel systeem, dat bestaat uit één of meerdere kleinere, gekoppelde voertuigen, waarmee 25 tot 50 personen kunnen worden vervoerd. Het systeem is elektrisch en primair geschikt voor binnenstedelijke routes en gebied. Via een vaste route worden reizigers door de hele binnenstad langs de zwaartepunten vervoerd. Het concept wordt tot nu toe vooral in recreatieve opzet toegepast.

3. De Snap-Cab

Een systeem dat bestaat uit meerdere, kleinschalige voertuigen voor 2 of 3 personen. Meerdere vormen zijn (in combinatie) mogelijk, van fietstaxi tot GoGo-taxi's (afgesloten kleine elektrische voertuigen). Deze voertuigen kunnen in principe overal komen, vanaf vaste opstappunten en hebben zo een groot bedieningsgebied. Tot nu toe functioneert dit alleen binnen particuliere initiatieven.

Nadere uitwerking

De 3 opties verdienen nadere uitwerking. Ze zijn inpasbaar, toepasbaar en beschikbaar in de markt. De eerste indruk is dat de Snap-Cab moeizaam financieel te exploiteren is, maar juist wel sterk kan bijdragen aan een gastvrije binnenstad. De beide andere concepten, binnenstadsbus en SunShuttle, bieden voldoende aanknopingspunten voor een diepgaandere uitwerking.

Voordat een afweging voor een aanvullend concept kan worden gemaakt moeten diverse onderwerpen nader worden geanalyseerd, zoals: bedieningsgebied, voertuigtype, routevoering en haltering, eventuele infrastructurele aanpassingen, personele bezetting, organisatie, exploitatie, publiek of privaat, eigendom, financiering, beheer en onderhoud, potentieel gebruik, etc. Ook hoort daarbij het overleg met de diverse betrokken partijen en vertegenwoordigers van doelgroepen. Op basis van een sluitende businesscase, in combinatie met een beschouwing op de andere aspecten zoals gastvrijheid, uitstraling en passend bij het imago van Stad, kan dan besluitvorming plaatsvinden.

De uitwerking geeft ook inzicht in de initiële en structurele kosten waar wij als gemeente rekening mee moeten houden. Onderdeel van de businesscase voor het alternatief vervoer, is verder het smeden van allianties met partijen in de markt. Vanuit onze brede overheidstaak steken wij daarbij ook in op de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, Social Return, maar bijvoorbeeld ook de samenwerking met studenten.

Fasering

De uitvoering van de binnenstadvisie gaat in fases. Voornemen is om te starten met de westzijde en later de oostzijde aan te pakken. Ook daarbinnen is fasering nodig, omdat eerste de nieuwe busroutes klaar moeten zijn, voordat de herinrichting van de huidige routes kan starten.

Als de bus halteert bij de Westerhaven en niet meer bij de A-kerk ontstaat de eerste behoefte aan alternatief vervoer. Volgens het huidige idee kan dat vanaf december 2016 zo zijn. Aan de oostzijde rijdt de bus dan nog over de Grote Markt. Een onderzoeksvraag is wat het meeste geschikte en/of gewenste moment is om te starten met het alternatief vervoer: als de westelijke busroute is verlegd of pas als beide busroutes zijn verplaatst. Bij de verdere uitwerking van de concepten is het daarom ook noodzakelijk om de mogelijkheid van een gefaseerde invoering te onderzoeken.

Vervolg

Het voorstel is om de 3 beschreven opties nader uit te werken zoals benoemd, na de vaststelling van de binnenstadvisie door de gemeenteraad. Op basis van uitgewerkte businesscases, beschreven in een afwegingsdocument met ook aandacht voor gastvrijheid en imago, kan dan een besluit over een vervoersconcept en financiering worden voorgelegd.

In een volgende stap, na de keuze van een concept, moet het tot in detail worden uitgedacht en zo gereed worden gemaakt voor (gefaseerde) invoering.